

Ročník 7, Číslo III., listopad 2012

PRIESKUM NÁZOROV VEREJNOSTI NA VYBRANÉ PROBLÉMY BEZPEČNOSTI CESTNEJ PREMÁVKY

PUBLIC OPINION SURVEY ON SELECTED PROBLEMS OF ROAD SAFETY

Miroslava Mikušová¹, Ondrej Cyprich²

Anotácia: Prvá časť príspevku predstavuje metodiku a postup realizácie prieskumu verejnej mienky a názorov verejnosti, týkajúci sa vybraných problémov bezpečnosti cestnej premávky, ktorý sa realizoval vo vybraných regiónoch krajín Strednej Európy v rámci projektu SOL – Save Our Lives. Obsahom druhej časti príspevku je vyhodnotenie výstupov tohto prieskumu, so zameraním sa na cestovné preferencie, zvyklosti v oblasti mobility a postoje verejnosti k problémom a rizikovým faktorom bezpečnosti cestnej premávky v regióne Žilinského kraja.

Kľúčové slová: bezpečnosť cestnej premávky, prieskum, Žilinský kraj.

Summary: First part of paper briefly describes the methodology and procedure for implementing public opinion survey that was focused on selected road safety problems of citizens, carried out in selected regions of the Central Europe with support of project SOL – Save our lives. Second part of paper presents evaluating survey outcomes related to travel preferences, mobility habits and public attitudes towards main problems and risk factors on road safety in Zilina region.

Key words: road safety, survey, Zilina region.

ÚVOD

Vzhľadom na zvyšujúce sa sociálno-ekonomické a spoločenské náklady dopravných nehôd je v priebehu posledných desaťročí evidentná neustála snaha o zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky zo strany orgánov štátnej správy aj miestnych samospráv. Tieto plánujú a implementujú rôzne opatrenia (zníženie maximálnej povolenej rýchlosti v obciach, zavedenie nových lekárníčiek s kartami, povinnosť svietenia počas celého dňa, zimné pneumatiky, atď.), ktorých efektívnosť je okrem iného do značnej miery podmienená ich akceptáciou širokou verejnosťou.

Pravidelná realizácia prieskumov verejnej mienky a poznatkov verejnosti o problémoch bezpečnosti cestnej premávky sa preto postupne stáva nevyhnutnosťou. Len poznanie názorov verejnosti na predmetnú problematiku totiž umožní vytvárať stratégie a akčné plány pre zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky, akceptovateľné širokou verejnosťou, čo je zásadným predpokladom procesu ich úspešnej implementácie.

¹ Ing. Miroslava Mikušová, PhD., Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta Prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, Tel.: +421 41 513 3554, E-mail: mikusova@fpedas.uniza.sk

² Ing. Ondrej Cyprich, Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta Prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, Tel.: +421 41 513 3551, E-mail: cyprich@fpedas.uniza.sk

Vzhľadom na absenciu informácií, prameniach z tohto druhu prieskumu v podmienkach Žilinského samosprávneho kraja ako i ostatných regiónoch partnerských inštitúcií projektu SOL (Save Our Lives), bolo potrebné tento prieskum vykonať pre potreby tvorby hlavného výstupu projektu - návrhu komplexnej stratégie zvyšovania bezpečnosti cestnej premávky v Strednej Európe.

Prieskum verejnej mienky a názorov verejnosti bol realizovaný v rovnakom časovom období v 10 pilotných regiónoch projektu: Žilinskom a Prešovskom samosprávnom kraji (Slovenská republika), Provincii Warmia-Mazury (Poľsko), Štajersku (Rakúsko), Liberci (Česká republika), Gyóru (Maďarsko), Mariboru, Kocevje a Tolminu (Slovinsko) a Východnej Lombardii (Taliansko). Z dôvodu zabezpečenia porovnateľnosti výsledkov na nadnárodnej úrovni bol prieskum realizovaný podľa jednotnej metodiky, spracovanej expertným tímom z ITS Varšava (Motor transport institute).

1. METODIKA A POSTUP REALIZÁCIE PRIESKUMU VEREJNEJ MIENKY

Prieskum verejnej mienky a poznatkov verejnosti bol v Žilinskom kraji realizovaný v období od 11. do 22. júna 2011. Respondenti prieskumu vyplňali online elektronické dotazníky, ktorých štruktúra a obsah boli navrhnuté ITS Varšava (Instytut Transportu Samochodowego Warszawa), v spolupráci s partnermi projektu SOL – Save Our Lives. Koordinátorom realizácie prieskumu bola poľská agentúra Psyché. Spolupráca s touto agentúrou umožnila bezproblémové zahájenie realizácie prieskumu s pomocou efektívneho využitia nástrojov internetu, ktoré umožnili podstatne rýchlejší zber dát v porovnaní s priamym dotazovaním a vyplňaním dotazníkov. Dotazník navrhnutý v anglickom jazyku bol preložený nezávislou inštitúciou do jazykov partnerských krajín projektu a následne bol umiestnený a aktivovaný na doméne mysurveylab.com.

Cieľom prieskumu bolo získať za Žilinský kraj súbor s čo možno najkomplexnejšími odpoveďami od minimálne 300 respondentov, ktoré by zaručili reprezentatívnosť analyzovanej vzorky a zabezpečili získanie informácií nevyhnutných pre návrh regionálnej stratégie bezpečnosti cestnej premávky pre tento kraj.

Elektronický link k dotazníku bol spolu so sprievodným textom distribuovaný tímom zodpovedných riešiteľov za Žilinskú univerzitu v Žiline, primárne formou e-mailu a sociálnej siete (Facebook). E-maily boli odosielané vo večerných hodinách, s cieľom čo najvyššej návratnosti dotazníkov. Vychádzalo sa pritom z predpokladu, že väčšina respondentov číta e-maily ráno a že e-maily zasielané v priebehu doobedia resp. krátko po obede by sa vyznačovali menšou odozvou. Pre podporu závažnosti dotazovanej problematiky boli e-maily odosielané v mene uznávaných autorít v odbore cestnej dopravy v Slovenskej republike.

V priebehu realizácie prieskumu bolo rozposlaných viac ako 800 žiadostí o vyplnenie dotazníka starostom a primátorom miest a obcí, študentom, médiám, zamestnancom Žilinskej univerzity a spolupracujúcim inštitúciám. Ďalšie žiadosti boli rozposielané partnerskými inštitúciami projektu SOL riaditeľom škôl, zamestnancom ich organizácií resp. organizácií, s ktorými spolupracujú. Celkovo bolo v rámci Žilinského kraja vyplnených 453 dotazníkov,

ktoré boli následne vyhodnotené agentúrou Psyche (PL) a riešiteľským kolektívom projektu SOL za Žilinskú univerzitu v Žiline.

2. VÝSTUPY PRIESKUMU VEREJNEJ MIENKY

2.1 Základné údaje o vzorke respondentov

Počet respondentov, ktorí vyplnili online dotazník dosiahol za Žilinský kraj číslo 453 osôb (z celkového počtu 2721 respondentov). Priemerný vek respondentov, ktorí vyplnili online dotazník bol 30,5 roka. Vzdelanostná štruktúra respondentov bola nasledovná: základné vzdelanie - 15,9 %, gymnaziálne vzdelanie - 8,8 %, stredoškolské vzdelanie - 18,1 %, odborné stredoškolské vzdelanie - 4,6 % a vysokoškolské vzdelanie - 52,2 %. Z celkového súboru 66,3 % respondentov boli držiteľia vodičského oprávnenia s priemernou hodnotou 10,1 roka vodičskej praxe a priemerným ročným počtom kilometrov najazdených vozidlom 23 365 km.

2.2 Cestovné preferencie a charakteristiky mobility v regióne

2.2.1 Spôsob cestovania do zamestnania a školy

Výstupy prieskumu poukázali na skutočnosť, že je v Žilinskom regióne je typické cestovať do školy/práce autom (45%) alebo autobusom (41%). Výrazne menej respondentov cestuje do práce resp. školy vlakom (14%), na bicykli (5%) alebo motocykli (0%). Z celkového súboru, 26% oslovených cestuje do školy pešo a 0,7% sa otázka netýkala (do práce resp. školy necestujú). Z percentuálnych podielov je zrejmé, že ich súčet sa nerovná 100%-tám. Tento fakt je spôsobený možnosťou voľby viacerých alternatív (kombinácií) postupov premiestnenia do školy resp. práce, ktorú dotazník poskytoval. Skutočnosť neustáleho zvyšovania cien cestovného zo strany prevádzkovateľov prímestskej autobusovej dopravy a zároveň klesajúca ponuka spojov v železničnej doprave môžu v budúcnosti spôsobiť odliv časti cestujúcich, v súčasnej dobe využívajúcich služby prevádzkovateľov prímestskej autobusovej dopravy, k individuálnej automobilovej doprave.

2.2.2 Vzdialenosť miest občianskej vybavenosti

Priemerná hodnota kilometrickej vzdialenosti do vybraných miest občianskej vybavenosti bola určená aplikáciou odhadov týchto vzdialeností respondentmi. V dotazníku boli respondenti prieskumu požiadaní o odhad vzdialenosti (v kilometroch) zo svojho domova do vybraných dôležitých miest občianskej vybavenosti. Na základe analýzy výstupov prieskumu je zrejmé, že spomedzi hodnotených ciest je najdlhšia cesta do školy resp. do práce (19,4 km). Viac ako o polovicu kratšia je priemerná vzdialenosť z domu k miestnym úradom (7,66 km) a k najbližšej pošte (5,2 km). Za najmenej vzdialené od miest bydliska respondentov boli vyhodnotené zastávky hromadnej osobnej dopravy (4,1 km) a miestne obchody (3,3 km). Celková odhadovaná priemerná vzdialenosť, prekonaná respondentom v priebehu kalendárneho dňa, bola 30,1 km. Pri odhade tejto vzdialenosti mali respondenti zohľadniť všetky premiestnenia, realizované v priebehu bežného kalendárneho dňa.

2.2.3 Kvalita verejnej dopravy

Úroveň vybraných znakov kvality verejnej osobnej dopravy hodnotili respondenti prieskumu stupnicou od 1 do 7. Hodnoty blízke bodovému ohodnoteniu 1 znamenali zlú kvalitu služieb poskytovaných dopravcami a hodnoty blízke bodovému ohodnoteniu 7 veľmi dobrú kvalitu týchto služieb. Spomedzi posudzovaných znakov kvality boli vyhodnotené ako najlepšie dostupnosť (4,7), presnosť (4,36) a bezpečnosť (4,38). Naopak, najhoršie hodnotené boli komfort (3,63) a vhodnosť cestovných poriadkov (3,68). Berúc do úvahy sedem stupňovú škálu hodnotenia je kvalita hromadnej osobnej dopravy Žilinského kraja respondentmi vnímaná ako priemerná a v prípade komfortu a vhodnosti cestovných poriadkov ako podpriemerná.

2.3 Postoje verejnosti k problémom bezpečnosti cestnej premávky

2.3.1 Bezpečnosť cestnej infraštruktúry

Otázkou „*Ako bezpečné sú cesty vo Vašom regióne?*“ respondenti hodnotili bezpečnosť cestnej infraštruktúry v Žilinskom kraji známkou z intervalu hodnôt od 1 do 7. Známkou jeden hodnotili respondenti situáciu ak cesty považovali za nebezpečné a naopak známkou sedem boli hodnotené cesty považované za veľmi bezpečné. Na základe vypočítanej priemernej hodnoty znáмок respondentov prieskumu (3,62) možno usúdiť, že títo vnímajú cesty v Žilinskom kraji ako viac-menej nebezpečné.

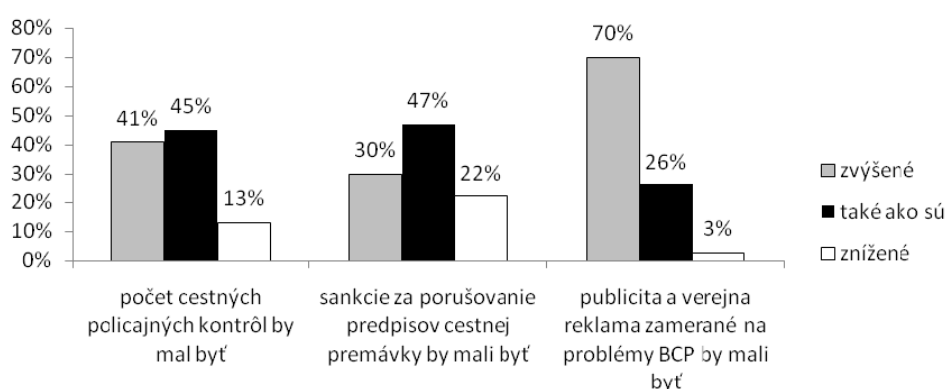
2.3.2 Hodnotenie miery vplyvu vybraných opatrení na bezpečnosť cestnej premávky

Kvantifikáciu miery vplyvu vybraných opatrení na zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky umožnila otázka: „*Myslíte si, že nižšie uvedené riešenia prispievajú k zvýšeniu bezpečnosti cestnej premávky?*“. Prostredníctvom tejto otázky respondenti hodnotili svoj postoj k vybraným spôsobom zvyšovania bezpečnosti cestnej premávky, opäť s využitím 7 stupňovej hodnotiacej škály. (1 – nijako neprispievajú, 7 – veľmi prispievajú k zvyšovaniu bezpečnosti cestnej premávky). Najúčinnějšími opatreniami, zvyšujúcimi bezpečnosti cestnej premávky, sú podľa verejnosti: používanie detských autosedačiek (5,76) a bezpečnostných pásov (5,35) a prísnejšie predpisy pre jazdu po požití alkoholu (5,40). Za menej účinné opatrenia spomedzi uvedených verejnosť považuje platné obmedzenia rýchlosti (4,82) a radary merajúce rýchlosť (4,53).

2.3.3 Zmeny v uplatňovanom modeli bezpečnosti cestnej premávky

Podnety respondentov na možné vykonanie zmien v súčasnosti uplatňovanom modeli bezpečnosti cestnej premávky boli identifikované otázkou: „*Čo by sa malo zmeniť za účelom zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky (policajné kontroly/pokuty/publicita a reklama)?*“. Otázka bola prioritne zameraná na zmeny v systéme policajných kontrol, systéme pokút, publicity a reklám. Za účelom lepšieho porovnania a sprehl'adnenia vyhodnotení odpovedí respondentov sú tieto zobrazené v diagrame na obr. 1. V odpovediach na tieto otázky respondenti vyznačovali, či by intenzita pôsobenia vybraného opatrenia mala byť zmenená alebo by mala ostať bez zmeny (napríklad, či by počet cestných kontrol mal byť zvýšený alebo znížený resp. ostať nezmenený).

Výstupy analýzy poukazujú na skutočnosť, že v prípade intenzity (počtu za časovú jednotku) cestných policajných kontrol by táto podľa 45% respondentov mala ostať na súčasnej úrovni, pričom druhá skupina (41%) odporúča jej zvýšenie. Čo sa týka sankcií za porušovanie predpisov cestnej premávky, tieto by podľa 47% respondentov mali zostať nezmenené a naproti tomu, podľa 30% respondentov, by mali byť vyššie. Publicita a verejná reklama, zamerané na problémy bezpečnosti cestnej premávky (BCP) je jediným opatrením, pri ktorom si väčšina respondentov (70%) myslí, že jeho intenzita by mala byť zvýšená a len 26% respondentov si myslí, že súčasná úroveň opatrení, týkajúca sa tejto problematiky, je postačujúca.



Obr. 1 - Postoje respondentov k zmene vybraných opatrení BCP

2.3.4 Vnímanie vplyvu vybraných faktorov bezpečnosti cestnej premávky

V otázke: „Bezpečnosť cestnej premávky závisí predovšetkým od:...“ respondenti určovali, ktoré z vybraných faktorov do akej miery prispievajú k zvyšovaniu bezpečnosti cestnej premávky. Aj keď všetky z uvedených faktorov respondenti ohodnotili ako faktory s významným vplyvom, za najvýznamnejšie boli zvolené projektovanie a návrh cestnej infraštruktúry (5,70) a správanie sa a kultúra účastníkov cestnej premávky (5,98). Účinné presadzovanie predpisov, prepracovanosť predpisov a vzdelávanie a odborná príprava boli vnímané ako nepatrne menej významné (so známami 5,1).

2.4 Rizikové faktory

2.4.1 Vnímanie situácie na cestách verejnosťou

V otázke súvisiacej s vnímaním situácie na cestách respondenti vyjadrovali do akej miery súhlasia s vybranými tvrdeniami. Mieru súhlasu resp. nesúhlasu vyjadrovali prostredníctvom 7-bodovej hodnotiacej škály (1 – vôbec nesúhlasím, 7 – úplne súhlasím). Na základe priemerov známok hodnotení respondentov nie sú zrejmé špecifické vyjadrenia priameho súhlasu resp. nesúhlasu s uvedenými tvrdeniami. Respondenti v najväčšej miere súhlasili s tvrdením, že sú zodpovední za to čo sa deje na ceste (4,79), skôr súhlasili s tvrdeniami, že „nebezpečné situácie sa stávajú našim zavinením“(4,21) ako i „často majú pocit, že nemajú žiaden vplyv na to, čo sa deje na ceste“(4,09). S tvrdením „niektorí nemajú šťastie v živote a nemajú ho ani na ceste“ ostatnými respondenti viac-menej nesúhlasia

(3,09). Na základe odpovedí respondentov na otázku č.15 je zrejmé, že títo si sú vedomí ich vplyvu na BCP, ktorú vnímajú z ich strany ako ovplyvniteľnú.

2.4.2 Porušovanie predpisov cestnej premávky

Otázkou „*Ako často ste za posledné mesiace...?*“ respondenti hodnotili početnosť (častosť) nedodržania základných princípov BCP. Na hodnotenie bola použitá sedembodová škála hodnotenia (1 – nikdy, 2 – veľmi zriedkavo, 3 – zriedkavo, 4 – občas, 5 – často, 6 – veľmi často, 7 – vždy). Berúc do úvahy numerické výstupy analýzy, respondenti občas (3,87) nedodržovali predpísané obmedzenia rýchlosti ako i prevádzali cestujúcich, ktorí boli nepripútaní (3,5). Viac-menej zriedkavo prevádzali dieťa bez použitia predpísanej detskej autosedačky (3,29), sami si nezapínali bezpečnostné pásy (2,86) a viac-menej veľmi zriedkavo riadili motorové vozidlo pod vplyvom alkoholu (2,54). Na základe tohto vyhodnotenia sú zrejmé postoje respondentov k porušovaniu základných princípov bezpečnosti cestnej premávky. Súhrnne je možné konštatovať, že súbor respondentov pripúšťa a zároveň sa dopúšťa príležitostného porušovania predpisov cestnej premávky a miera porušovania je v porovnaní s okolitými krajinami (CZ, HU, AT, PL) takmer vo všetkých bodoch vyššia!!!

2.5 Efektívnosť autorít zameraných na bezpečnosť cestnej premávky v regióne

2.5.1 Infraštruktúra pre peších a cyklistov

Hodnotenie existencie infraštruktúry pre chodcov resp. cyklistov bolo náplňou otázky „*Myslíte si, že vo Vašom okolí je dostatok...*“, kde respondenti hodnotili infraštruktúru aplikáciou 7 bodovej škály, kde 1 znamenala chýbajúcu a 7 veľmi dobrú infraštruktúru. Na základe hodnotenia je zrejmé, že respondenti vnímajú infraštruktúru pre peších a cyklistov, s výnimkou priechodov pre chodcov (4,0), ako nedostatočnú a v prípade infraštruktúry pre cyklistov ako takmer absentujúcu.

2.5.2 Cestné kontroly

Priemerný počet cestných kontrol u respondentov vykonaných dopravnou políciou bol za obdobie uplynulého roka približne 2 krát (1,91). Pravdepodobnosť pokutovania políciou za vykonané dopravné priestupky bola ohodnotená na skóre 4,24 zo sedembodovej hodnotiacej škály (1 – veľmi malá a 7 – veľmi veľká pravdepodobnosť pokutovania za vykonaný priestupok). V praxi to znamená, že podľa názoru respondentov, ak účastník vykoná dopravný priestupok, bude zaň aj pokutovaný, s pravdepodobnosťou o niečo vyššou ako 50 %.

2.5.3 Vôľa verejnosti k zmene návykov

Faktory, ktoré by mohli pôsobiť v prospech častejších peších presunov verejnosti boli hodnotené otázkou: „*Chodili by ste častejšie pešo, ak ...*“. Za podstatné faktory (najviac vplývajúce) boli respondentmi označené: tolerantnosť (opatrnosť) vodičov voči chodcom (4,54) a lepšie osvetlenie ulíc (4,14). Za nimi nasledovali faktor vyhovujúci technický stav chodníkov (3,97) a faktor monitoring ulíc (3,83). Za skôr nepodstatný faktor respondenti považujú hustotu rozmiestnenia priechodov pre chodcov (3,6). Naproti tomu, spomedzi

faktorov, ktoré by mohli pôsobiť v prospech rozvoja cyklistiky, bol za najviac vyplývajúci faktor označený počet existujúcich cyklotrás (chodníkov) (5,19). Za skôr významný faktor respondenti považujú osvetlenie ulíc (4,56) a odstavné stojany (zariadenia) pre bicykle (4,33).

ZÁVER

Výsledky prieskumu je možné vzhľadom na dostatočný počet vyplnených dotazníkov považovať za štatisticky významné. Aj napriek štatistickej významnosti výstupov prieskumu je však nutné brať ich do úvahy s rezervou náležiacou výstupom dotazníkových prieskumov, ktoré vedeckou komunitou nebývajú považované za presné, ale len približné. Zo zákona veľkých čísel vyplýva, že ak by sme veľkosť vzorky zväčšovali, výstupy prieskumu by sa viac a viac podobali skutočnosti. Aj napriek tejto limitácii je možné skonštatovať, že uskutočnený prieskum verejnej mienky a názorov verejnosti významne poodhalil vnímanie problémov bezpečnosti cestnej premávky verejnosťou, preto tieto poznatky bude potrebné zohľadniť pri návrhu stratégie pre zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky a tvorbu akčných plánov, zameraných na riešenie kľúčových problémov bezpečnosti cestnej premávky Žilinského samosprávneho kraja. V každej časti vyhodnotenia súčasného stavu bezpečnosti cestnej premávky boli identifikované hlavné problematické oblasti, na ktoré sa bude potrebné v budúcnosti zamerať a nájsť vhodné riešenia, akceptovateľné širokou verejnosťou. Výstupy prieskumu verejnej mienky, za predpokladu ich použitia pri výbere vhodného variantu riešenia najzávažnejších problémov k tomu, aj napriek ich limitovanej presnosti, s určitosťou prispievajú.

POUŽITÁ LITERATÚRA

- (1) Capros, P. et alii, *Europead energy and transport: Trends to 2030* [online]. 1. edition. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities. 2008-4-8. [citované 16. júl 2011]. Dostupné na: <http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/figures/trends_2030_update_2007/energy_transport_trends_2030_update_2007_en.pdf > ISSN: 0957-4174.
- (2) Maj K., Bedyńska S., *Public opinion and knowledge survey about road safety : Results of the 2011 survey* [výstupy odbornej štúdie]. Warsaw: Psyche agency. 2011.